

European Automobile Manufacturers Association

Die **European Automobile Manufacturers Association (ACEA)** ist der Lobbyverband der Europäischen Automobilindustrie.

European Automobile Manufacturers Association (ACEA)

Rechtsform

Tätigkeitsbereich Interessenverband der

Europäischen Automobilindustrie

Gründungsdatum

1991

Hauptsitz Brüssel

Lobbybüro

Lobbybüro

EU

Webadresse www.acea.be

Inhaltsverzeichnis	
1 Kurzdarstellung und Geschichte	1
2 Lobbystrategien und Einfluss	2
3 Fallbeispiele und Kritik	2
3.1 Abgasnormen	2
3.2 Einführung des RDE Prüfverfahrens	2
3.3 TTIP	3
3.4 Forum for Mobility and Society (FMS)	4
4 Organisationsstruktur und Personal	4
4.1 Präsident	4
4.2 Generalsekretär ("Secretary General")	4
4.3 Verwaltungsrat ("Board of Directors")	4
4.4 Mitglieder	4
4.5 Partner	5
5 Finanzen	5
6 Lobbystrategien und Einfluss	5
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	5
8 Einelnachweise	5

Kurzdarstellung und Geschichte

ACEA ist der **Verband der Europäischen Automobilhersteller**, der die Interessen der Hersteller von Personenkraftwagen, Bussen und Lastkraftwagen vertritt. Der Vorgängerverband ist das **Comité des Constructeurs du Marché Commun** (CMMC).

Der Automobilmarkt ist mit seinen etwa 80 Verordnungen und 70 UNECE-Vereinbarungen eine der am stärksten regulierten Branchen in Europa.^[1] Ein Schwerpunkt der Verbandstätigkeit besteht vor diesem Hintergrund darin, über den Kontakt zu den Europäischen Institutionen die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen im Sinne der Automobilindustrie zu beeinflussen.

Lobbystrategien und Einfluss

Der europäische Autolobbydachverband beschäftigt 16 Lobbyisten in Brüssel, von denen 5 über einen Zugang zu den Räumlichkeiten des Europäischen Parlaments verfügen. Er gehört vier Branchenforen des europäischen Parlamentes an, sowie drei beratenden Gruppen der Kommission (unter anderem GEAR 2030).

ACEA ist Mitglied in folgenden Organisationen:

- ERTICO (European Road Transport Information and Communication Organisation)
- ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council)
- **Alliance for a Competitive European Industry (ACEI)**
- **Kangaroo Group**

Laut EU-Transparenzregister liegen die geschätzten Kosten der direkten Lobbyarbeit bei den EU-Organen im Geschäftsjahr 2015 zwischen 2 und 2,5 Millionen Euro.^[2]

ACEA kombiniert in seiner Lobbystrategie ökonomische, juristische und technische Argumentationslinien, um effektiv Regulierungen, die den Autoherstellern vermeintlich höhere Kosten bescheren würden, zu verhindern.

Durch das Hervorheben der internationalen Konkurrenz und der Androhung von Arbeitsplatzverlusten ist der Verband dazu im Stande massiven Druck auf die Entscheidungsfindungsprozesse in der Europäischen Union auszuüben.

Fallbeispiele und Kritik

Abgasnormen

2007 schlug der damalige EU-Umweltkommissar Stavros Dimas vor die CO2-Grenzwerte bis 2012 auf 120g /km herunterzusetzen. Von Seiten der Autolobby wurde daraufhin bewusst der Eindruck erweckt, dass es sich bei den 120gm/km um einen festen Grenzwert handele. Dabei sollte dieser Wert im Durchschnitt aller Händler umgesetzt werden. Bis 2008 sagte die Autoindustrie freiwillig zu den CO2-Ausstoß auf 140gm/km zu verringern. Dies wurde nicht umgesetzt.^[3]

Einführung des RDE Prüfverfahrens

Der VW-Skandal im September 2015 zeigte, dass Autohersteller die gesetzlichen Stickstoffoxid-Grenzwerte zwar in Labortests einhielten, aber in der Realität massiv überschritten (VW um bis zu 400%). Seit 2011 war dies der Kommission bekannt. Sie arbeitete deshalb an neuen Real Driving Emissions (RDE) Tests, die die bisherigen Laborprüfverfahren um Messungen der Stickstoffoxid-Grenzwerte auf der Straße ergänzen sollten. Im März 2016 wurde bekannt, dass ACEA gezielt das neue Testverfahren zu diskreditieren und die

Implementation zu verhindern bzw. zu verzögern suchte: An mehreren Wochenenden im Jahr 2015 fanden geheime Treffen zwischen Kommission und ACEA statt, bei denen Insiderinformationen ausgetauscht wurden. Sowohl Kommission als auch Autolobbydachverband beteuerten, dass es sich bei den informellen Treffen ausschließlich um technische Beratungen handelte. Ein fragwürdiges Bekenntnis: Bei den Testverfahren geht es um die politische Festlegung von Abgas-Kontrollwerten, die der Luftverschmutzung und der damit einhergehenden frühzeitigen Todesfälle Grenzen setzen sollen.

Im März 2015 nutzte ACEA das Marketingformat der Roadshow, um die Mitgliedstaaten in ihrem eigenen Land auf nationaler Ebene für die Interessen der Autokonzerne zu gewinnen und somit ein Mittel in der Hand zu haben, unliebsame Entscheidungen der Kommission zu verhindern. Eine effektive Methode: Im weiteren Verlauf des Entscheidungsfindungsprozesses argumentierten Zentral- und Osteuropäische Länder, sowie Spanien, Italien und Schweden im Sinne ACEAs.^[4]

Der Email-Verkehr zwischen ACEA und der Kommission belegt, dass der Autolobbydachverband aktiv auf die Kommission einwirkte, um die RDE-Testbedingungen abzuschwächen. So sollten Szenarien, bei denen mehr Stickstoffoxide ausgestoßen wird, beispielsweise bei Kaltstarts, dem Gebrauch von Scheibenwischern sowie der Nutzung des Lichtes vom Testverfahren ausgeschlossen werden, weil diese nicht den „normalen“ Testbedingungen entsprächen. Nach einer weiteren E-Mail von Volkswagen (ein Mitglied ACEAs) beschloss man auf Hochgeschwindigkeitstests und Kaltstarts bei RDE-Tests zu verzichten.^[5]

Nicht nur bei den Testbedingungen, sondern auch bei den Abstimmungen zum neuen Abgasmessverfahren setzte sich letztendlich der europäische Autolobbydachverband ACEA im Schulterschluss mit deutscher Autolobby und Regierung durch. Am 3. Februar 2016 beschloss das EU-Parlament mit 323 zu 317 Stimmen einen Entwurf, der sogenannte „Konformitätsfaktoren“ zulässt. Für die Typenzulassung neuer Modelle gilt nun ab September 2017 der Faktor 2,1, ab Januar 2020 der Faktor 1,5. Das heißt es soll möglich sein die realen Abgaswerte bis 2020 um 110% zu überschreiten und danach weiterhin um 50%. Den Entwurf hatte das Parlament im Dezember 2015 noch mehrheitlich abgelehnt, auch der europäische Rechtsausschuss hatte Bedenken geäußert. Der Umweltausschuss rief vorab die Parlamentarier_Innen auf, ein Veto einzulegen.^[6] Die Autohersteller erweiterten im Vorfeld der Abstimmung die Lobbystrategie der Druckausübung durch E-Mail- und Telefonverkehr um juristische Schritte. So wurde die - generell in Lobbyismus involvierte aber nicht im Lobbyregister registrierte - Anwaltskanzlei Van Bael & Bellis hinzugezogen, die der EU-Kommission am 31.Juli 2015 eine Studie vorlegte. Diese unterstreicht, dass es der Kommission nicht möglich sei neue Emissionsgrenzwerte ohne Konformitätsfaktoren zu beschließen.^[7]

TTIP

Daten von unserer Partnerorganisation Corporate Europe Observatory (CEO) zeigen, dass die European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) der viertaktivste Interessenverband in der Generaldirektion Handel zu TTIP ist und im Rahmen dieser mindestens 12 Treffen zwischen Januar 2012 und Februar 2014 wahrgenommen hat. ACEA war auch aktiv in der Beeinflussung der europäischen ParlamentarierInnen zum Thema Freihandelsabkommen.^[8]

Forum for Mobility and Society (FMS)

ACEA ist eines der Gründungsmitglieder des parlamentarischen Forums, einer **Intergroup** dessen Ziel es ist Interessenvertreter der Automobilindustrie mit Vertretern der Europäischen Kommission und des Parlaments zusammenzubringen. 7 Europaabgeordnete werden (August 2016) als politische Mitglieder angegeben, davon sitzen 4 im Untersuchungsausschuss zu den Emissionsmessungen in der Automobilindustrie.^[9] Ein Bericht von CEO im Jahr 2011 deckt auf, dass einige der politischen Mitglieder Gesetzesvorschläge in den legislativen Prozess eingebracht haben, die auf den Ideen der Automobilindustrie beruhen.^[10]

Organisationsstruktur und Personal

Präsident

Der Präsident wird vom Verwaltungsrat für ein Jahr gewählt (eine Wiederwahl ist möglich). Der derzeitige Präsident ist

- Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der [Daimler AG](#)

Generalsekretär ("Secretary General")

- Erik Jonnaert

Verwaltungsrat ("Board of Directors")

Der Verwaltungsrat setzt sich aus den Vorstandsvorsitzenden ("CEOs") der Mitgliedsunternehmen zusammen. Die Mitglieder sind [hier](#) abrufbar. Mitglieder deutscher Unternehmen sind:

- Harald Krüger, [BMW Group](#)
- Dieter Zetsche, [Daimler AG](#)
- Karl-Thomas Neumann, [Opel Group](#)
- Matthias Müller, [Volkswagen Group](#)

Mitglieder

Mitglieder sind:

- [BMW Group](#)
- DAF Trucks NV
- [Daimler AG](#)
- Fiat Chrysler Automobiles
- Ford of Europe GmbH
- Hyundai Motor Europe GmbH
- IVECO S.p.A.
- Jaguar Land Rover
- [Opel Group](#)
- PSA Peugeot Citroën

- Renault SA
- Toyota Motor Europe
- Volkswagen AG
- Volvo Car Corporation
- Volvo Group

Zusätzlich gibt es assoziierte Mitglieder.

Partner

Die Partner sind [auf der Website von ACEA](#) abrufbar. Zu ihnen gehören neben Verbänden aus der Automobil- und Automobilzulieferindustrie der einflussreiche Arbeitgeberverband [BusinessEurope](#).

Finanzen

Laut [EU-Transparenzregister](#) liegen die geschätzten Kosten der direkten Lobbyarbeit bei den EU-Organen im Geschäftsjahr 2013 bei über 2 Mio. Euro.

Lobbystrategien und Einfluss

Der Verband spricht sich strikt gegen eine europaweite Regulierung des Sprit-Verbrauchs bei LKWs aus; eine entsprechende Initiative gibt es seitens der EU-Kommission; zeitgleich setzt er sich dafür ein, größere LKWs zuzulassen. [\[11\]](#)

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

[Newsletter](#)[Bluesky](#)[Facebook](#)[Instagram](#)

Einelnachweise

1. ↑ [What we do](#), Webseite ACEA, abgerufen am 22. 10. 2014
2. ↑ [<http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=0649790813-47&locale=de&indexation=true> , EU-Transparenzregister], abgerufen am 12.08.2016
3. ↑ [Merkel und Verheugen geben Gas für die deutsche Autolobby](#) , lobbycontrol.de vom 1.02.2007, abgerufen am 12.08.2016
4. ↑ [Leak shows Commission giving inside information to car lobby on new emissions tests](#), CEO vom 16.03.2016, abgerufen am 12.08.2016
5. ↑ [Scandal-hit car industry in the driving seat for new emissions regulations](#), CEO vom 29.01.2016, abgerufen am 12.08.2016
6. ↑ [Abgasskandal: Autolobby setzt erneut Interessen in Brüssel durch](#), lobbycontrol.de vom 17.02.2016, abgerufen am 12.08.2016
7. ↑ [Scandal-hit car industry in the driving seat for new emissions regulations](#), CEO vom 29.01.2016, abgerufen am 12.08.2016
8. ↑ [The revolving door: greasing the wheels of the TTIP lobby](#), CEO vom 15.07.2015, abgerufen am 12.08.2016

9. ↑ [Forum for Mobility and Society](#), abgerufen am 12.08.2016
10. ↑ [Lobbying under the radar continues: MEP-industry forums still avoid scrutiny](#), CEO vom 12.10.2015, abgerufen am 12.08.2016
11. ↑ [Car industry wants tax incentives and bigger trucks, but not regulation](#), Euractiv.com, 20.Juli 2016, zuletzt aufgerufen am 20.7.2016